

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets

(11) Veröffentlichungsnummer:

**0 377 782**  
**A2**

(12)

# **EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG**

(21) Anmeldenummer: 89112830.8

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: G01N 33/28

(22) Anmeldetag: 13.07.89

(30) Priorität: 08.12.88 DE 3841264

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
18.07.90 Patentblatt 90/29

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
DE FR GB IT SE

(71) Anmelder: **FEV Motorentechnik GmbH & Co. KG**  
Jülicher Strasse 342-352  
D-5100 Aachen(DE)

(72) Erfinder: **Schmitz, Günter, Dr.-Ing.**  
Zehnhofweg 31  
D-5100 Aachen(DE)  
Erfinder: **Kutz, Hans-Jürgen, Dipl.-Ing.**  
Josef-von-Görres-Strasse 49  
D-5100 Aachen(DE)

(74) Vertreter: **Fischer, Friedrich B., Dr.-Ing.**  
Saarstrasse 71  
D-5000 Köln 50 (Rodenkirchen)(DE)

(54) **Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen und Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens.**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen durch Messung elektrisch meßbarer Größen in einer den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle und auf eine Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens.

Um eine wesentliche technische Vereinfachung des Meßvorgangs und der Meßschaltung bei hoher Genauigkeit zu erreichen, ist vorgesehen, daß durch rechnerische oder schaltungstechnische Verknüpfung der gemessenen Größen ein Maß für den Alkoholgehalt und/oder den Heizwert des Kraftstoffs ermittelt wird. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform wird eine Messung von Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität und Temperatur in der den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle vorgenommen und aus diesen Größen gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt.

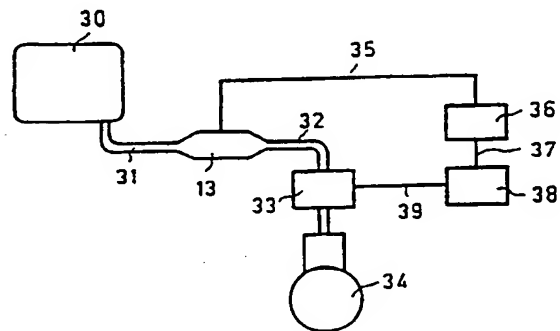


FIG. 3

EP 0 377 782 A2

## Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen und Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen durch Messung elektrisch meßbarer Größen in einer den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle und auf eine Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens.

In Anbetracht der langfristig nur in begrenztem Umfang verfügbaren Reserven an fossiler Energie, insbesondere der aus Rohöl gewonnenen Kraftstoffe, und in Anbetracht der steigenden Anforderungen an den Umweltschutz, wird diesen Kraftstoffen in zunehmendem Maße Methyl- oder Äthylalkohol zugemischt. Dabei soll ein beliebiges Tanken sowohl von Reinkraftstoffen als auch von Mischkraftstoffen möglich sein. Bei höheren Alkoholanteilen ist dabei die Kenntnis des Mischungsverhältnisses erforderlich, um eine optimale Arbeitsweise der Brennkraftmaschine zu erreichen und dabei insbesondere eine genaue, den Betriebsverhältnissen angepaßte Kraftstoffzumessung zu ermöglichen. Besondere Probleme bereitet dabei die laufende Feststellung des Alkoholgehaltes des der Brennkraftmaschine im Betrieb zugeführten Kraftstoffs bei Fahrzeugmotoren, bei denen durch das beliebige Tanken der Kraftstoffarten jede mögliche Mischung erreicht werden kann.

Die bekannten optischen Verfahren sind zu diesem Zweck kaum geeignet, da sie meist Grenzflächeneffekte zur Bestimmung des Brechungsindex ausnutzen, aus dem dann auf den Alkoholanteil geschlossen werden kann. Abgesehen von der Schwierigkeit der Auswertung bei Fahrzeugmotoren ist ein Nachteil dieses Verfahrens auch, daß die messend zu beobachtende Mischung eine hohe Homogenität aufweisen muß, die insbesondere auch an der Grenzfläche vorhanden sein muß. Mit diesem Verfahren wurden nicht die erforderlichen Genauigkeiten erreicht.

Es wurde daher vorgeschlagen, den Alkoholanteil in Kraftstoffen durch eine Dielektrizitätsbestimmung festzustellen, und ein solches Verfahren hätte den Vorteil, daß die Problematik der Messung von Grenzflächeneffekten behoben ist, da die Messung volumetrisch erfolgt. Andererseits geht in die volumetrische Dielektrizitätsbestimmung in starkem Maße der Leitwert der Mischung ein (Querempfindlichkeit). Da aber der Leitwert sehr stark von Verunreinigungen oder Wasseranteilen abhängt, führt auch ein solches Meßverfahren zu unbrauchbaren Ergebnissen.

In der Schrift "Proceedings of the Fourth International Symposium on Alcohol Fuels Technology", Sao Paulo, Brasilien, vom 05.10.1980, wird die Möglichkeit der Feststellung des Alkoholgehaltes

von Kraftstoffen durch Dielektrizitätsmessungen beschrieben. Aufgrund der Einflüsse von Temperatur und Leitwert (hervorgerufen durch Wasseranteile oder andere Verschmutzungen im Kraftstoff) wurde das Verfahren jedoch verworfen, da eine für Verbrennungsmotoren geeignete, zuverlässige Messung nicht durchgeführt werden konnte.

Der Erfindung liegt daher die Aufgabe zugrunde, ein Verfahren der eingangs bezeichneten Art zu schaffen, das insbesondere in der Anwendung auf Fahrzeugmotoren eine genaue und zuverlässige Feststellung des Alkoholanteils an Kraftstoffen erlaubt.

Gemäß der Erfindung ist zu diesem Zweck vorgesehen, daß durch rechnerische oder schaltungstechnische Verknüpfung der gemessenen Größen ein Maß für den Alkoholgehalt und/oder den Heizwert des Kraftstoffs ermittelt wird.

Da die relative Dielektrizitätszahl des Kraftstoffgemisches mit der Temperatur schwankt, lassen sich besondere Vorteile erzielen, wenn neben der Kapazitätsmessung auch die Temperatur erfaßt wird und dann aus diesen Größen gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt wird. Gleiches gilt für den Leitwert, der ebenfalls mit der Temperatur schwankt und daher in Zusammenhang mit dieser gemessen und ausgewertet werden sollte. Dabei lassen sich weitere Vorteile erzielen, wenn zur Erreichung einer höheren Genauigkeit auch die gegebenenfalls fehlerbehaftete Meßgröße für die Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität mit in die Bestimmung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes einbezogen wird.

Besondere Vorteile lassen sich erzielen, wenn die Verknüpfung der Meßwerte in einem programmierbaren Rechenwerk (Prozessor) erfolgt, da sich beliebige Arten von Verknüpfungen mit relativ geringem Aufwand realisieren lassen. So kann beispielsweise eine formelmäßige Verknüpfung (Multiplikation, Addition etc.) oder auch eine tabellarische (bzw. kennfeldmäßige) Verknüpfung recht einfach durchgeführt werden.

Bei der Fertigung der erforderlichen elektronischen Gesamtschaltung (Meß- und Weiterverarbeitungsschaltung) ist für jedes produzierte Exemplar ein separater Abgleich zur Korrektur von Bauteiltoleranzen oder auch zur Abstimmung auf spezifische Anforderungen notwendig. Zu diesem Zweck wird häufig ein Abgleich von einem oder mehreren elektronischen Bauteilen, wie z.B. Kondensatoren, vorgenommen.

Bei Ausführungen, die einen Prozessor enthalten, kann der Aufwand durch Verwendung von elektronisch programmierbaren Bausteinen, wie

z.B. PROM oder EPROM, reduziert werden, indem die Anpassung jedes Exemplars durch Einprogrammieren von entsprechenden Parametern durchgeführt wird (Band-Ende-Programmierung). Dies erfordert allerdings das Vorhandensein solcher einzeln programmierbarer Bausteine, deren Kosten deutlich über denen eines z.B. maskenprogrammierten Bausteins liegen.

Gemäß einem weiteren vorteilhaften Merkmal der Erfindung ist daher vorgesehen, daß wenigstens einem Prozessor wenigstens ein für die jeweilige Anwendung erforderlicher Parameter aufgebracht wird, indem wenigstens ein Widerstand eingestellt wird, dessen Einstellung durch einen Prozessor über einen Analog/Digital-Umsetzer eingelesen wird.

Mit Hilfe eines besonders einfachen Widerstandsabgleichs ist somit eine "Programmierung" von Parametern möglich, auf die der Prozessor ähnlich wie bei der PROM-Lösung zugreifen kann.

Der Vorteil eines solchen Vorgehens liegt darin, die sehr flexible Band-Ende-Programmierung auch bei ausschließlicher Verwendung von festen Programmspeichern, wie maskenprogrammierbaren ROMs, zu ermöglichen.

Besondere Vorteile sind erreichbar, wenn die Messung der Kapazität nicht in einer LC-Schaltung, die aufwendig und störungsempfindlich sein kann, durchgeführt wird, sondern vielmehr in einer RC-Schaltung, die jedoch einen starken Quereinfluß zum Leitwert aufweist. Durch ebenfalls erfolgende Messung des Leitwertes kann jedoch der Einfluß des Leitwertes aus der Kapazitätsmessung z.B. rechnerisch oder durch Verwendung einer Tabelle (z.B. innerhalb eines Mikroprozessors), eliminiert werden.

Hinsichtlich weiterer vorteilhafter Merkmale der Erfindung wird auf die Ansprüche, die Zeichnungen und die nachfolgende Beschreibung Bezug genommen.

Ausführungsbeispiele der Erfindung werden anhand der Zeichnungen beschrieben.

Fig. 1 zeigt im Diagramm die Dielektrizitätszahl als Funktion des Leitwertes  $G$  in Abhängigkeit von dem Wassergehalt und dem Methanolgehalt des Kraftstoffs.

Fig. 2 zeigt ein bevorzugtes Beispiel einer Meßzelle zur Ausführung des Verfahrens gemäß der Erfindung.

Fig. 3 zeigt schematisch eine Anordnung zur Anwendung des Verfahrens gemäß der Erfindung zur Steuerung bzw. Regelung einer Einspritzbrennkraftmaschine.

Fig. 4 zeigt eine Kippschaltung als bevorzugtes Ausführungsbeispiel einer Schaltung zur Ausführung des Verfahrens gemäß der Erfindung.

Fig. 5 zeigt schematisch eine als LC-Schwingkreis ausgebildete Schaltung zur Kapazi-

tätsmessung bei der Ausführung des Verfahrens gemäß der Erfindung.

Fig. 6 zeigt eine Schaltung, welche einen Abgleich zur Korrektur von Bauteiltoleranzen oder auch zur Abstimmung auf spezifische Anforderungen ermöglicht.

Fig. 7 und 8 zeigen Schaltungen der vorgenannten Art, welche zur Messung der Dielektrizitätszahl eines unbekannten Mediums geeignet sind.

In der Darstellung gemäß Fig. 1 sind die Dielektrizitätszahlen in der Ordinate und die Leitwerte  $G$  in der Abszisse aufgetragen. Linienzug 11 zeigt die Abhängigkeit der Dielektrizitätszahlen von dem Anteil der Methanolbeimischung bei einem Wasseranteil von 0% im Kraftstoff, während Linienzug 12 die entsprechenden Werte bei einem Anteil von 2,5% H<sub>2</sub>O darstellt. Auf den Linienzügen sind die jeweiligen Meßpunkte für variable Methanolanteile von 0% bis 100% (M0 bis M100) aufgetragen.

Man erkennt, daß bei höheren Wasseranteilen bestimmte Dielektrizitätswerte bei höheren Leitfähigkeiten gemessen werden. Empirisch ermittelte Kurvenscharen der in Fig. 1 dargestellten Art ermöglichen bei einer kombinierten Messung von Leitfähigkeit und Dielektrizitätszahl eine Korrektur der Dielektrizitätsmessung durch die Leitwertbestimmung.

Durch die Kenntnis des Leitwerts können nun die Quereinflüsse auf die Kapazitätsmessung durch Verunreinigungen des Kraftstoffes auskorrigiert werden. Wie Fig. 1 zeigt, wirkt beispielsweise ein höherer Wasseranteil im Kraftstoff kapazitätserhöhend. Durch Messung des Leitwerts kann diese Erhöhung der Kapazität bei der Bestimmung des Alkoholanteils berücksichtigt werden.

Fig. 2 zeigt eine bevorzugte Ausführungsform einer Meßzelle zur Ausführung des Verfahrens gemäß der Erfindung. In die Meßzelle gelangt der Kraftstoff über Zufluß 14, und er verläßt die Meßzelle über Abfluß 15. Der Kraftstoffstrom teilt sich in der flächenhaften Darstellung der Fig. 2 auf in Strömungswege 16 und 17, die durch einen Mittelzylinder 18 gebildet werden. Wenn der Mittelzylinder 18 und der Außenmantel 19 ganz oder teilweise elektrisch leitend sind, können diese Wandungen bzw. Wandungsteile der Meßzelle die Elektroden des frequenzbestimmenden Kondensators einer Meß- bzw. Auswerteschaltung darstellen. Innerhalb der wenigstens teilweise leitfähigen Wandung der Meßzelle, die die erste Elektrode darstellt, ist dann der wenigstens teilweise leitfähige Mittelzylinder 18 als Strömungskörper die zweite Elektrode.

Der Mittelzylinder 18 bildet zusammen mit dem Außenmantel 19 den eigentlichen Meßkondensator, der das Meßvolumen umschließt. An Anschlüssen 21 und 22 können die entsprechenden Werte abgegriffen werden, und zwar sowohl für die Kapazi-

tät als auch für den Leitwert an denselben Elektroden. Die abgegriffenen Werte werden dann zur weiteren Verarbeitung in die entsprechenden Schaltung eingegeben.

Wie aus der schematischen Darstellung der Fig. 3 hervorgeht, gelangt mit Alkoholanteilen gemischter Kraftstoff aus Kraftstofftank 30 über eine Leitung 31 zur Meßzelle 13 und von dort über eine Leitung 32 zu einer Zumeßeinrichtung 33, die im Regelfall eine Einspritzpumpe mit entsprechenden Einspritzdüsen ist. Der Kraftstoff wird in direkter oder indirekter Einspritzung der Verbrennung in Motor 34 zugeführt.

Die in der Meßzelle 13 abgegriffenen Werte der Kapazität und des Leitwertes werden über Meßleitung 35 einer Auswerteschaltung oder Auswerteeinheit 36 zugeführt. Vorzugsweise ist die Schaltung 36 schwingungsfähig, und ihre Ausgangsfrequenz kann dann als Maß der Kapazität ausgewertet werden. In dieser schwingungsfähigen Schaltung 36 ist die Kraftstoffmenge in Meßzelle 13 oder ein Teil davon das Dielektrikum des kapazitiven Teils der Auswerteschaltung 36.

Die von der Auswerteschaltung 36 abgegebenen Signale gelangen über eine Leitung 37 zu einem Einspritzrechner 38, und dieser steuert über eine Leitung 39 die Zumeßeinrichtung 33.

Der jeweils in der Meßzelle 13 gemessene und in der Auswerteeinheit 36 ausgewertete Mischungsanteil wird also betrieblich nicht verändert, sondern es wird vielmehr die Art der Einspritzung je nach den gemessenen und ausgewerteten Werten geändert. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform kann bei der Steuerung bzw. Regelung von Einspritzbrennkraftmaschinen die Messung des Alkoholanteils des zugeführten Kraftstoffs zur Vorsteuerung der Einspritzmenge dienen, während die Feinregelung des Luftverhältnisses über eine Lambda-regelung bekannter Art erfolgt. Insbesondere bei Kraftfahrzeugmotoren kann es dabei zweckmäßig sein, daß bei der Anwendung des Verfahrens gemäß der Erfindung auf Einspritzbrennkraftmaschinen die Schaltung 36 als Auswerteeinheit in das Einspritzsystem schaltungs- und programmtechnisch integriert ist. Weitere Vorteile können verfahrenstechnisch dadurch erreicht werden, daß zusätzlich die Temperatur des in der Meßzelle 13 befindlichen Kraftstoffs festgestellt und in die Auswerteeinheit zur Kompensation des Temperatureinflusses eingegeben wird.

Besondere Vorteile sind erreichbar, wenn die Schaltung 36 eine Kippschaltung ist, in der die Kraftstoffmenge in der Meßzelle das Dielektrikum des frequenzbestimmenden Kondensators bildet. Dabei wird vorzugsweise die Kippfrequenz der Kippschaltung zur Bestimmung der Kapazität ausgewertet.

Eine bevorzugte Ausführungsform einer Kipp-

schaltung der erwähnten Art ist in Fig. 4 dargestellt. Die Kapazität 51 der Meßzelle 13 wird über Widerstände 52 und 53 von der Speisespannung V so lange aufgeladen, bis eine Schwellenspannung U<sub>1</sub>, die durch Widerstände 54, 55 und 56 an Punkt 57 gebildet wird, an Komparator 58 überschritten wird. Komparatorausgang 59 geht dann von "High"- auf "Low-Pegel" über und setzt Flip-Flop 60, dessen Ausgang 61 somit auf "High-Pegel" schaltet. Über Widerstand 62 wird nun ein Transistor 63 eingeschaltet, der den Entladevorgang der Kapazität 51 über den Widerstand 52 einleitet. Wenn nun die Spannung an der Kapazität 51 unter einen Schwellenwert U<sub>2</sub> sinkt, der durch die Widerstände 54, 55 und 56 an Punkt 64 gebildet wird, so schaltet ein Komparator 65 seinen Ausgang 66 von "High"- auf "Low-Pegel". Dadurch wird Flip-Flop 60 zurückgesetzt; der Transistor 63 schaltet in den hochohmigen Zustand, und die Kapazität 51 wird erneut geladen.

Um eine sichere Funktion der in Fig. 4 dargestellten Schaltung auch bei großen Leitwerten zu erreichen, kann zwischen den Widerstand 52 und die Kapazität 51 mit Leitwertfunktion 67 der Meßzelle 13 eine Koppelkapazität zur Gleichstromunterdrückung eingebaut werden, wobei der Anschluß 68 zu den Komparatoren 58 und 65 zwischen Widerstand 52 und der Koppelkapazität liegen muß.

In einem zweiten Schaltungsteil oder auch in derselben Schaltung erfolgt die Messung des Leitwertes. Dabei kann dieselbe Frequenz wie für die Kapazitätsmessung verwendet werden, oder auch eine andere im Wert stark abweichende Frequenz, die beispielsweise in einem zweiten Oszillator erzeugt wird, um Einflüsse der Frequenz auf die Leitwertmessung zu unterbinden. Jedoch kann auch gerade der Frequenzeinfluß auf die Leitwertmessung benutzt werden, um eine genauere Bestimmung des Alkoholgehaltes oder des Heizwertes zu ermöglichen.

Diese Messung des Leitwertes kann über eine zweite Elektrodenanordnung erfolgen oder auch über dieselben Elektroden vorgenommen werden, die auch zur Kapazitätsmessung verwendet werden. Da sich bei Verwendung nur einer Elektrodenanordnung produktionstechnische Vorteile ergeben, ist auch ein größerer Schaltungsaufwand gerechtfertigt, um die Auswertung vorzunehmen. So kann z.B. die Meßelektrode zeitlich nacheinander zur Kapazitätsmessung und zur Leitwertmessung benutzt werden.

Dabei kann es vorteilhaft sein, daß die Messung von Kapazität und Leitwert des Kraftstoffs über gemeinsame Elektroden erfolgt, jedoch verschiedene Meßschaltungen benutzt werden, die durch Verwendung stark unterschiedlicher Frequenzen sich gegenseitig nicht beeinflussen.

Eine andere Schaltungsvariante besteht darin,

daß ein LC-Schwingkreis zur Messung der Kapazität verwendet wird. Besondere Vorteile bietet dieses Verfahren, weil die gemessene Frequenz primär unabhängig von dem Leitwert zwischen den Elektroden ist. Bei größeren Leitwerten, bedingt z.B. durch Zusatzstoffe oder Verunreinigungen im Kraftstoff, ist es jedoch problematisch, die Funktion der Schaltung sicherzustellen. Hierbei kann wiederum die zusätzliche Messung des Leitwertes sinnvoll sein, die eine Anpassung der Schwingungsschaltung an den gemessenen Leitwert bewirkt.

Eine bevorzugte Ausführungsform ist in Fig. 5 dargestellt. Meßzelle 74 bildet den Kondensator 71 eines Schwingkreises 72, der als anderen frequenzbestimmenden Teil über eine Spule 73 verfügt. Als unerwünschtes Element wirkt der Leitwert 75, der parallel zum Schwingkreis liegt und u.a. durch die in dem Kraftstoff vorhandenen Zusatzstoffe oder Verunreinigungen verursacht wird. In einer den Schwingkreis über eine Rückführung 78 entdämpfenden Verstärkerschaltung 76 wird die Verstärkung in Abhängigkeit des gemessenen Leitwertes 79 eingestellt, um einen Betrieb des Schwingkreises auch bei großen Leitwerten sicherzustellen. Die Messung des Leitwertes kann in einer getrennten Schaltung 77 erfolgen, wie in Fig. 5 dargestellt ist. Dabei kann entweder die zur Kapazitätsmessung benutzte Elektrode oder eine getrennte Elektrodenanordnung verwendet werden. Jedoch kann auch die Messung in derselben Schaltung erfolgen, in der die Erzeugung der Schwingung erfolgt, z.B. indem die Amplitude der Schwingung bestimmt wird, die ein Maß für die Größe des Leitwertes darstellt. Abhängig von der gemessenen Amplitude kann eine Nachregelung der Amplitude erfolgen, damit die Funktion der Schaltung bei beliebigen Werten des Leitwertes sichergestellt wird.

Bei der Messung mit Hilfe eines LC-Schwingkreises ergeben sich bei Verwendung einer konventionellen Induktivität Probleme hinsichtlich des Bauraumes, der Störfestigkeit usw. Bei Ersetzen der Spule durch eine elektronisch simulierte Induktivität entfällt dieser Nachteil. Die Induktivität kann beispielsweise mit Hilfe eines Gytrators und eines Kondensators oder besonders vorteilhaft durch eine sogenannte "Switched Capacitor"-Schaltung realisiert werden.

Bei Verwendung einer "Switched-Capacitor"-Schaltung kann sogar die Größe der Induktivität elektronisch eingestellt werden und dadurch z.B. auch bei sich ändernden Kapazitäten des Meßkondensators die Frequenz auf einen konstanten Wert geregelt werden, was insbesondere für die Reproduzierbarkeit der Messungen von Bedeutung ist.

Wie Fig. 6 zeigt, wird von Widerständen 81 und 82 ein Spannungsteiler gebildet, dessen Ausgangsspannung auf Leitung 83 über einen Analog/Digital-Umsetzer 84 einem Prozessor 85

zum Einlesen weitergegeben wird.

Besondere Vorteile bezüglich der kostengünstigen Realisierung sind erreichbar, wenn der Analog-Digital-Umsetzer 84 mit dem Prozessor 85 zusammen in einem Mikro-Controller 86 integriert ist.

Vorteile gegenüber einem direkten Abgleich der elektrischen Schaltung lassen sich auch erzielen, wenn durch eine formelmäßige Berücksichtigung der eingestellten Parameter ein aufwendiger iterativer Einstellvorgang entfällt, oder wenn hierdurch eine aufwendige Einstellung mittels Trimmkondensator durch den Widerstandsabgleich ersetzt werden kann.

Beispielsweise ist in Figur 7 eine Schaltung zur Messung der Dielektrizitätszahl eines unbekannten Mediums dargestellt, wobei das Medium das Dielektrikum 91 eines Kondensators 92 bildet, der das frequenzbestimmende Glied in einem RC-Schwingkreis 93 ist. Bedingt durch Fertigungsstreuungen schwankt sowohl die von der Dielektrizitätszahl abhängige Kapazität 92 als auch die von der Dielektrizitätszahl unabhängige parasitäre Kapazität 94. Um nun einen Abgleich der Ausgangsfrequenz auf Leitung 95, die einer Weiterverarbeitungsschaltung 96 zugeführt wird, über den gesamten Meßbereich vornehmen zu können, ist ein Abgleich mit Hilfe von zwei einstellbaren Komponenten, nämlich einem Parallelkondensator 97 und einem Trimmwiderstand 98, erforderlich. Der Abgleich kann nur über einen iterativen Prozeß erfolgen; das bedeutet, daß die Meßkapazität wechselweise mit Medien verschiedener Dielektrizitätszahl befüllt werden muß und jeweils einen Abgleich des Kondensators 97 bei Vorhandensein einer niedrigen Dielektrizitätszahl und Widerstandstrimmer 98 bei Vorhandensein eines Mediums mit hoher Dielektrizitätszahl eingestellt werden muß, und zwar so lange, bis keine deutliche Verbesserung der Einstellung mehr erzielt werden kann.

In der Ausführungsform gemäß Figur 8 kommt das Verfahren gemäß der Erfindung zur Anwendung. Hierbei kann der Trimmkondensator 97 (Fig. 7) entfallen und der Trimmwiderstand 98 (Fig. 7) in einen Festwiderstand 101 umgewandelt werden. Der Abgleich erfolgt nun in der Weise, daß erstens eine Frequenzmessung mit einem Medium niedriger Dielektrizitätszahl (z.B. Luft) und zweitens eine zweite Messung mit einem Medium besonders hoher Dielektrizitätszahl durchgeführt wird. Das Ergebnis der Frequenzmessung wird durch Trimmung von zwei Widerständen 102 und 103 dem Prozessor eingegeben, so daß er dann bei zukünftigem Betrieb durch eine entsprechende formelmäßige Berücksichtigung eine Kompensation der Serienstreuung vornehmen kann.

Für die Großserienfertigung sind besondere Vorteile erzielbar durch den Einsatz eines Widerstands-Laser-Trimmvorgangs, das bei der

konventionellen Technik aus zwei Gründen nicht eingesetzt werden könnte. Zum einen gibt es keine sinnvolle Möglichkeit, einen Kondensator durch Lasertrimmung abzugleichen und zum anderen ist verfahrensbedingt bei der Lasertrimmung ein iterativer Abgleich nicht möglich (Abgleich durch teilweises Wegbrennen der Widerstandsbahnen).

Ebenfalls sehr vorteilhaft kann das der Erfindung zugrunde liegende Verfahren verwendet werden, um für jedes Exemplar einer Serie eine Anpassung an den spezifischen Anwendungsfall vorzunehmen. So kann z.B. durch Kodieren mit verschiedenen Analogwerten eine Auswahl von Ausgangskennlinien vorgenommen werden (z.B. Spannung proportional zum Alkoholanteil oder Spannung proportional zur erforderlichen Verlängerung der Einspritzzeit).

Weiterhin läßt sich ein einzeln programmierbarer Baustein einsparen für eine Programmierung einer Seriennummer, Chargennummer, einer Produkttypen Kennzeichnung oder für die Realisierung eines Softwareschutzes, indem die Parameter wiederum durch Widerstandstrimmung eingestellt und über A/D-Umsetzer dem Prozessor zur Verfügung gestellt werden.

Besonders vorteilhaft ist der Einsatz dieser gesamten Verfahren in der Hybridtechnik, wo insbesondere die Lasertrimmung zum Tragen kommt. Solche Hybridschaltungen können besonders vorteilhaft in die Gehäuse von Sensoren integriert werden, die durch Kompensation der Typenstreuung und z.B. Anpassung der Ausgangskennlinie des Sensors durch den Prozessor an die spezifische Anwendung ein unmittelbar weiterverwendbares Signal zur Verfügung stellen.

Die Erfindung ist nicht auf die dargestellten und beschriebenen Ausführungsbeispiele beschränkt. So kann es vorteilhaft sein, daß zusätzlich zu von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs abhängigen Größen von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs unabhängige Größen gemessen und ausgewertet werden, die die stoffliche Beschaffenheit des Kraftstoffs beeinflussen. Als von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs unabhängige Größe kann dabei die Temperatur des Kraftstoffs gemessen und zur Korrektur des ermittelten Alkoholgehaltes und/oder Heizwertes ausgewertet werden.

Die Messung der Kapazität kann nicht nur durch eine schwingfähige Schaltung erfolgen, in der in der Meßzelle enthaltener Kraftstoff Teil eines frequenzbestimmenden Kondensators ist, sondern auch dadurch, daß die Lade- und/oder die Entladezeit eines in der Meßzelle gebildeten Kondensators, dessen Dielektrikum Kraftstoff ist, zur Bestimmung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes benutzt wird.

Eine weitere vorteilhafte Möglichkeit besteht

darin, daß die Messung elektrisch meßbarer Größen in einer Schaltung erfolgt, die in unmittelbarer Nähe der Meßzelle angeordnet ist, während die Weiterverarbeitung der von der Meßschaltung abgegebenen Signale in einer weiter entfernten Schaltung erfolgt.

Auch können alle oder ein Teil der von der Meßschaltung erzeugten Signale in einem kombinierten Signal zusammengefaßt und über eine Signalleitung der Weiterverarbeitungsschaltung zugeführt werden.

## Ansprüche

1. Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen durch Messung elektrisch meßbarer Größen in einer den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle, dadurch gekennzeichnet, daß durch rechnerische oder schaltungstechnische Verknüpfung der gemessenen Größen ein Maß für den Alkoholgehalt und/oder den Heizwert des Kraftstoffs ermittelt wird.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in der den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle eine Messung von Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität und Temperatur vorgenommen und aus diesen Größen gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß in der den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle eine Messung von Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität und Leitwert vorgenommen und aus diesen Größen gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt wird.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-3, dadurch gekennzeichnet, daß in der den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle eine Messung von Leitwert und Temperatur vorgenommen und aus diesen Größen unter Verknüpfung mit der gegebenenfalls fehlerbehafteten Meßgröße für Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt wird.

5. Verfahren nach einem der Ansprüche 2-4, dadurch gekennzeichnet, daß die Dielektrizitätszahl bzw. die Kapazität durch eine Schaltung bestimmt wird, die eine besondere Querempfindlichkeit zum Leitwert aufweist, derart, daß durch die Verknüpfung mit dem Leitwert auch für Kraftstoffe mit Zusätzen oder Verunreinigungen ein zutreffender Wert für den Alkoholgehalt und/oder den Heizwert ermittelt wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-5, dadurch gekennzeichnet, daß zusätzlich zu von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs abhängigen Größen von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs unabhängige Größen gemessen und ausgewertet werden, die die stoffliche Beschaffen-

heit des Kraftoffs beeinflussen.

7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, daß als von der stofflichen Beschaffenheit des Kraftstoffs unabhängige Größe die Temperatur des Kraftstoffs gemessen und zur Korrektur des ermittelten Alkoholgehaltes und/oder Heizwertes ausgewertet wird.

8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-7, dadurch gekennzeichnet, daß die Messung der Dielektrizitätszahl bzw. der Kapazität durch eine schwingfähige Schaltung erfolgt, in der in der Meßzelle enthaltener Kraftstoff Teil eines frequenzbestimmenden Kondensators ist.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß das Tastverhältnis oder einer der beiden Schaltzustände der schwingfähigen Schaltung zur Bestimmung des Leitwertes ausgewertet wird.

10. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-9, dadurch gekennzeichnet, daß die Lade- und/oder die Entladezeit eines in der Meßzelle gebildeten Kondensators, dessen Dielektrikum Kraftstoff ist, zur Bestimmung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes benutzt wird.

11. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-10, dadurch gekennzeichnet, daß elektrisch meßbare Größen zeitlich nacheinander gemessen werden.

12. Verfahren nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, daß für die Messung der Dielektrizitätszahl bzw. der Kapazität und des Leitwerts eine gemeinsame Elektrode zeitlich nacheinander benutzt wird.

13. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-12, dadurch gekennzeichnet, daß die Messung elektrisch meßbarer Größen in einer Schaltung erfolgt, die in unmittelbarer Nähe der Meßzelle angeordnet ist, während die Weiterverarbeitung der von der Meßschaltung abgegebenen Signale in einer weiter entfernten Schaltung erfolgt.

14. Verfahren nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, daß alle oder ein Teil der von der Meßschaltung erzeugten Signale in einem kombinierten Signal zusammengefaßt und über eine Signalleitung, über die auch die Spannungsversorgung erfolgen kann, der Weiterverarbeitungsschaltung zugeführt werden.

15. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-14, dadurch gekennzeichnet, daß die Messung von Kapazität und Leitwert des Kraftstoffs über gemeinsame Elektroden erfolgt, jedoch verschiedene Meßschaltungen benutzt werden, die durch Verwendung stark unterschiedlicher Frequenzen sich gegenseitig nicht beeinflussen.

16. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-15, dadurch gekennzeichnet, daß die Messung der Kapazität des Kraftstoffs durch einen LC-Schwingkreis erfolgt, der abhängig von der Größe des Leitwerts entdämpft wird.

17. Verfahren nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß der L-Wert anstelle einer konventionellen Induktivität durch eine elektronische Schaltung simuliert wird.

18. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-17, dadurch gekennzeichnet, daß bei Verwendung von Wechselspannung im Meßvorgang die Meßfrequenz bei sich ändernder Kapazität konstant gehalten wird.

19. Verfahren nach Anspruch 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Regelung der Frequenz durch eine "Switched-Capacitor"-Schaltung erfolgt.

20. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-19, dadurch gekennzeichnet, daß bei Anwendung auf die Steuerung bzw. Regelung einer Einspritzbrennkraftmaschine die Messung des Alkoholanteils des zugeführten Kraftstoffs zur Vorsteuerung der Einspritzmenge dient, während die Feinregulierung des Luftverhältnisses über eine Lambdaregelung bekannter Art erfolgt.

21. Verfahren nach einem der Ansprüche 1-20, dadurch gekennzeichnet, daß die Verknüpfung der Größen in einem programmierbaren Rechenwerk (Prozessor) erfolgt.

22. Verfahren nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens einem Prozessor wenigstens ein für die jeweilige Anwendung erforderlicher Parameter aufgeprägt wird, indem wenigstens ein Widerstand eingestellt wird, dessen Einstellung durch einen Prozessor über einen Analog/Digital-Umsetzer eingelesen wird.

23. Verfahren nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Parameter zur Kompensation von Serientoleranzen verwendet wird.

24. Verfahren nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Parameter zur Anpassung an unterschiedliche Anwendungen verwendet wird.

25. Verfahren nach Anspruch 22, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Parameter zur Kennzeichnung der Schaltung verwendet wird, z.B. der Seriennummer, der Chargennummer, der Produkttype oder des Softwareschutzes.

26. Verfahren nach einem der Ansprüche 22-25, dadurch gekennzeichnet, daß die Einstellung wenigstens eines Widerstandes durch Lasertrimmung erfolgt.

27. Verfahren nach einem der Ansprüche 22-26, dadurch gekennzeichnet, daß wenigstens ein Parameter formelmäßig verarbeitet wird.

28. Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens nach einem der Ansprüche 1-27 mit einer Meßzelle zur Aufnahme des Kraftstoffs, dessen Alkoholgehalt und/oder Heizwert festgestellt werden soll, dadurch gekennzeichnet, daß Wandungen der Meßzelle die Elektroden des frequenzbestimmenden Kondensators einer Meßschaltung darstellen.

29. Vorrichtung nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, daß innerhalb der wenigstens teilweise leitfähigen Wandung der Meßzelle, die die erste Elektrode darstellt, ein wenigstens teilweise leitfähiger Strömungskörper angeordnet ist, der die zweite Elektrode darstellt. 5

30. Vorrichtung nach Anspruch 28 oder 29, dadurch gekennzeichnet, daß bei der Anwendung des Verfahrens auf Einspritzbrennkraftmaschinen die gemeinsame Schaltung und/oder die Auswertung der Meßsignale in das Einspritzsystem schaltungs- und programmtechnisch integriert ist. 10

15

20

25

30

35

40

45

50

55



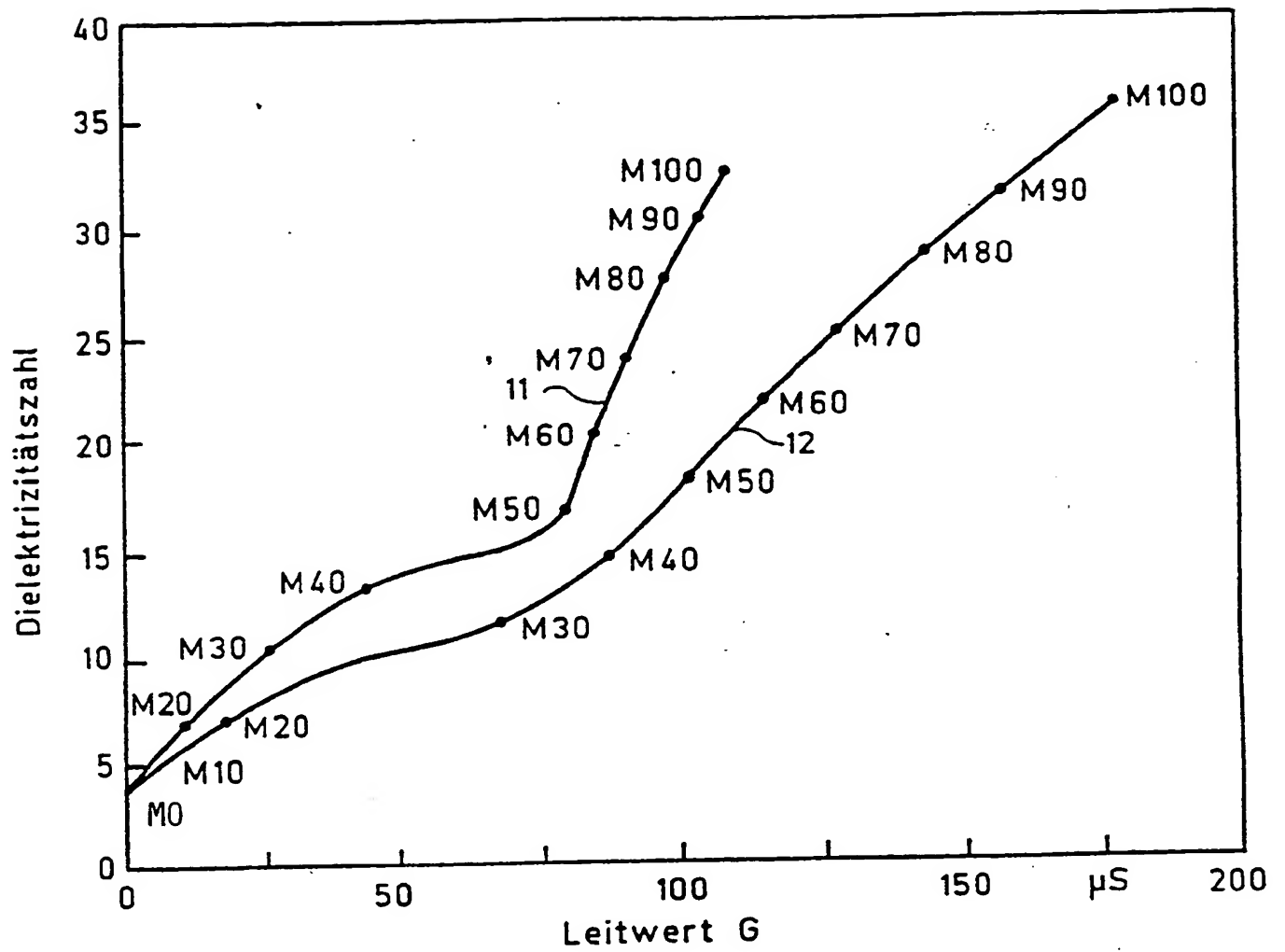


FIG. 1

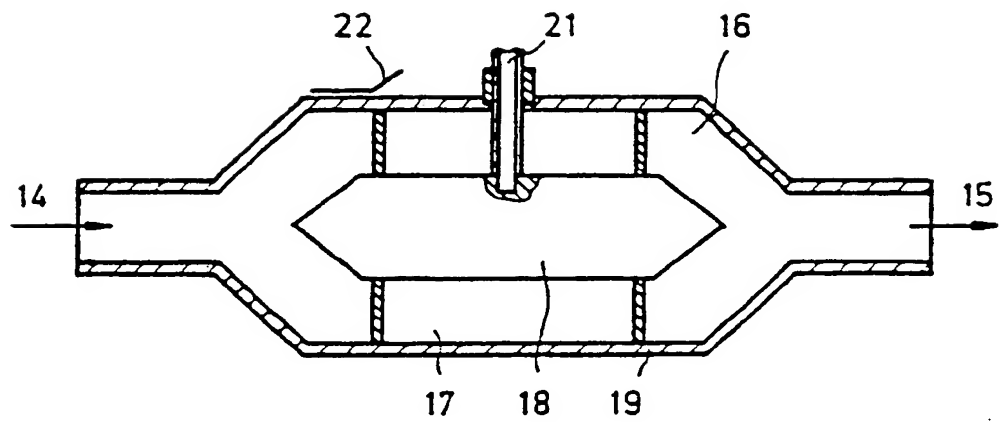


FIG. 2

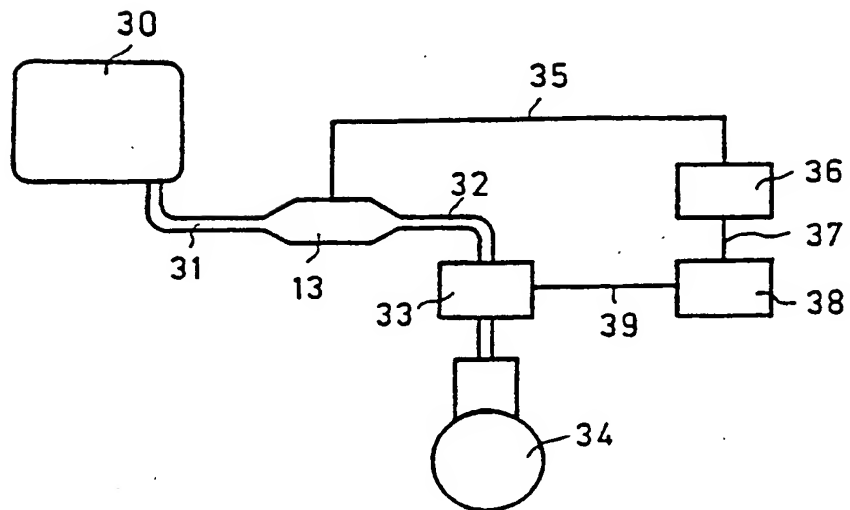


FIG. 3

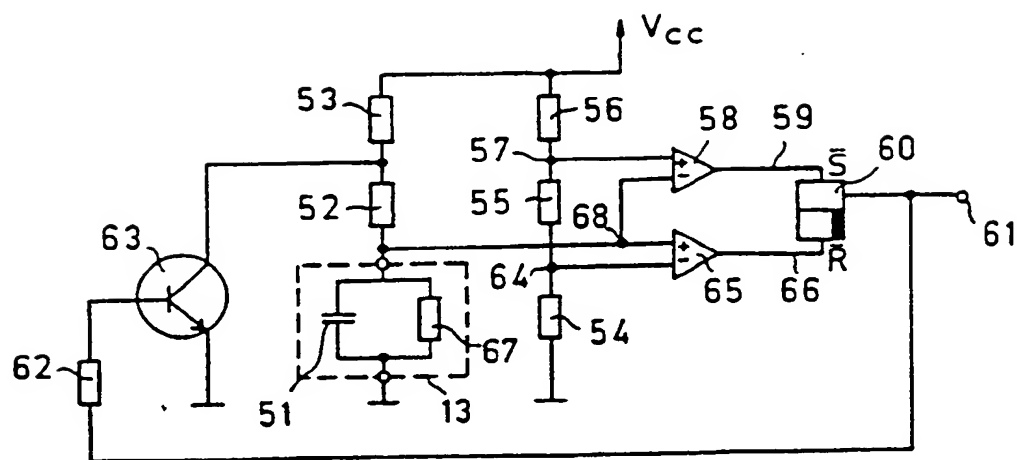


FIG. 4

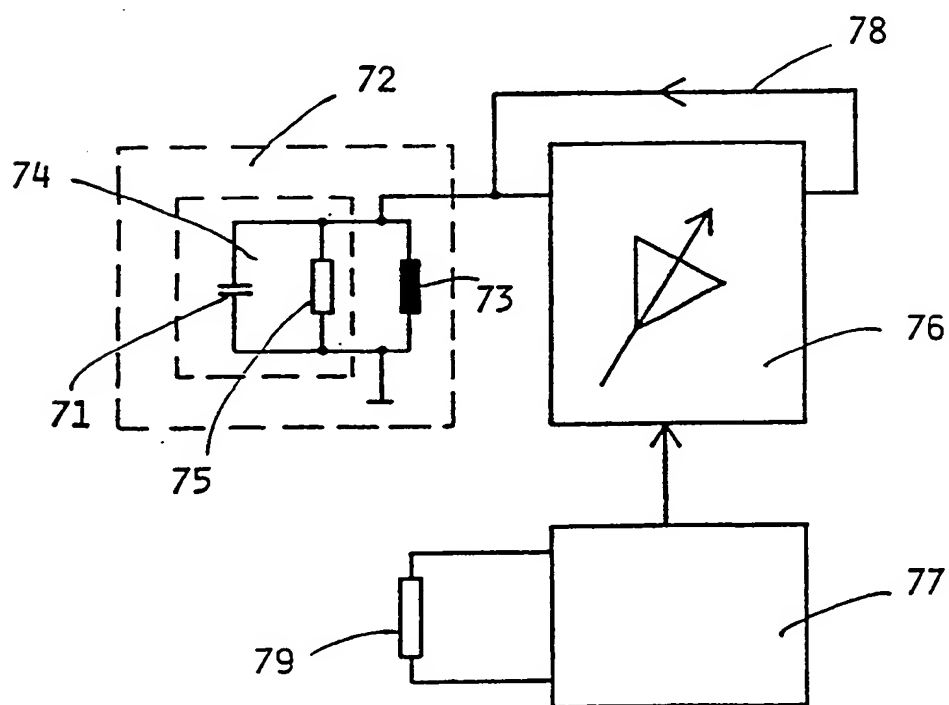


FIG. 5

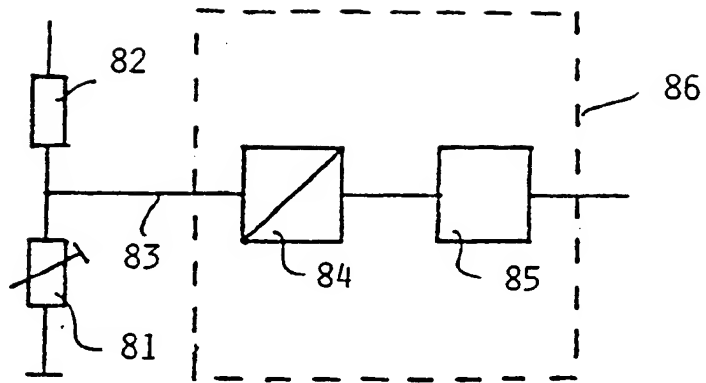


Fig. 6

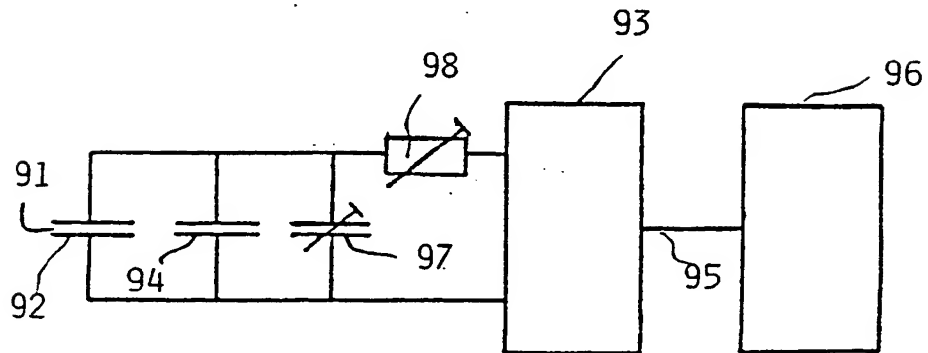


Fig. 7

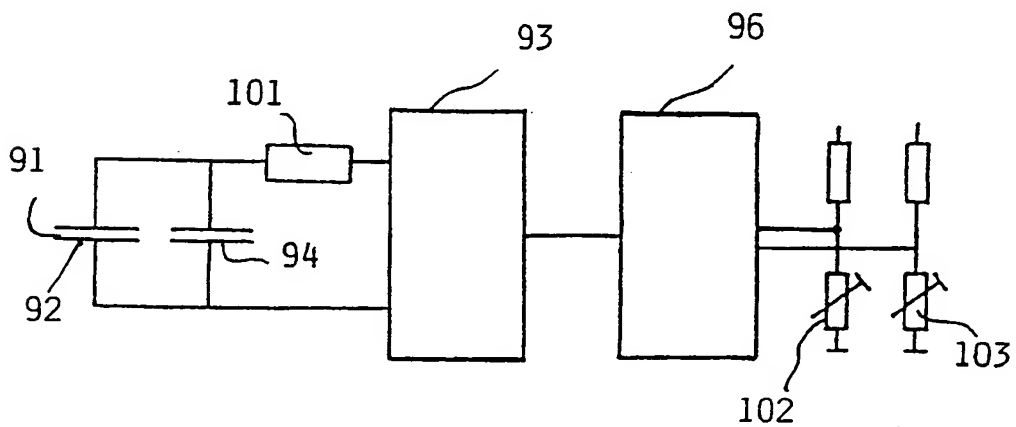


Fig. 8

(19)



Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) Veröffentlichungsnummer: **0 377 782 A3**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(21) Anmeldenummer: **89112830.8**

(51) Int. Cl.<sup>5</sup>: **G01N 33/28, G01N 27/22**

(22) Anmeldetag: **13.07.89**

(30) Priorität: **08.12.88 DE 3841264**

(43) Veröffentlichungstag der Anmeldung:  
**18.07.90 Patentblatt 90/29**

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**DE FR GB IT SE**

(88) Veröffentlichungstag des später veröffentlichten  
Recherchenberichts: **13.01.93 Patentblatt 93/02**

(71) Anmelder: **FEV Motorentechnik GmbH & Co.  
KG  
Jülicher Strasse 342-352  
W-5100 Aachen(DE)**

(72) Erfinder: **Schmitz, Günter, Dr.-Ing.  
Zehnhofweg 31  
W-5100 Aachen(DE)  
Erfinder: Kutz, Hans-Jürgen, Dipl.-Ing.  
Josef-von-Görres-Strasse 49  
WE-5100 Aachen(DE)**

(74) Vertreter: **Fischer, Friedrich B., Dr.-Ing.  
Saarstrasse 71  
W-5000 Köln 50 (Rodenkirchen)(DE)**

(54) **Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen und Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens.**

(57) Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zur Feststellung des Alkoholgehaltes und/oder des Heizwertes von Kraftstoffen durch Messung elektrisch meßbarer Größen in einer den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle und auf eine Vorrichtung zur Ausführung des Verfahrens.

Um eine wesentliche technische Vereinfachung des Meßvorgangs und der Meßschaltung bei hoher Genauigkeit zu erreichen, ist vorgesehen, daß durch rechnerische oder schaltungstechnische Verknüpfung der gemessenen Größen ein Maß für den Alkoholgehalt und/oder den Heizwert des Kraftstoffs ermittelt wird. Gemäß einer bevorzugten Ausführungsform wird eine Messung von Dielektrizitätszahl bzw. Kapazität und Temperatur in der den Kraftstoff enthaltenden Meßzelle vorgenommen und aus diesen Größen gemeinsam der Alkoholgehalt und/oder der Heizwert bestimmt.

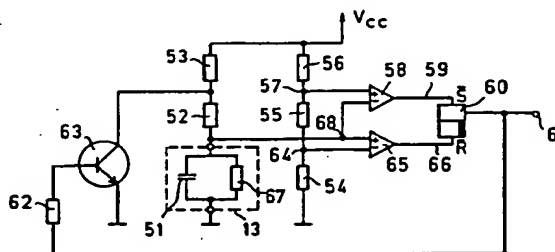


FIG. 4

EP 0 377 782 A3



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 89 11 2830

Seite 1

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
X	IEEE TRANSACTIONS ON VEHICULAR COMMUNICATIONS Bd. VT-27, Nr. 3, August 1978, NEW YORK US Seiten 142 - 144 J.W. HILE, ET AL. 'AN ON-BOARD SENSOR FOR PERCENT ALCOHOL'	1, 2, 6-8, 11	G01N33/28 G01N27/22
Y	* das ganze Dokument *	9, 13, 20, 21, 28-30	
A		10, 27	
Y	WO-A-8 501 352 (HYDRIL COMPANY) * Seite 4, Zeile 21 - Seite 10, Zeile 12; Abbildungen *	9, 28, 29	
A		1	
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 005, no. 183 (M-097) 21. November 1981 & JP-A-56 104 131 (HITACHI LTD) 19. August 1981 * Zusammenfassung *	20, 21, 30	
Y	PATENT ABSTRACTS OF JAPAN vol. 6, no. 133 (P-129) (1011) 20. Juli 1982 & JP-A-57 57 253 (NISSAN JIDOSHA K.K.) 6. April 1982 * Zusammenfassung *	13	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
A	US-A-4 288 741 (DECHENE) * Spalte 1, Zeile 59 - Spalte 2, Zeile 54; Abbildungen *	3-5	G01N
A	US-A-4 426 616 (MAIER) * Spalte 1, Zeile 59 - Spalte 4, Zeile 38; Abbildung *	3-5	
A	DE-C-746 944 (IRMER UND WOYRSCH) * das ganze Dokument *	16	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 20 OKTOBER 1992	
		Prüfer R.A.P. BOSMA	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : mündliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		I : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument * : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EP FORM 1503 (3.82) (P.9003)



Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 89 11 2830  
Seite 2

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int. Cl.5)
A	DE-A-2 544 444 (DAIMLER-BENZ AG) * Seite 7, Absatz 2 - Seite 10, Absatz 1; Abbildungen *  -----	1,3-5,28	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int. Cl.5)
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG	Abschlußdatum der Recherche 20 OKTOBER 1992	Prüfer R.A.P. BOSMA	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus andern Gründen angeführtes Dokument * : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	

EPF FORM 1500 01.87 (P0401)

**THIS PAGE BLANK (USPTO)**